Deutscher Bundestag **Drucksache 20/12389**
20. Wahlperiode 24.07.2024

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 20/11979 –

Förderung klimaneutraler Nutzfahrzeuge

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Umstellung von Lkws und Bussen auf klimafreundliche Antriebe schreitet aus Sicht der Fragesteller viel zu langsam voran. Nach Kenntnis der Fragesteller gibt es derzeit ca. 4 Millionen zugelassene Nutzfahrzeuge (Lkws und Sattelzugmaschinen) in Deutschland. Nur 1,73 Prozent der Fahrzeuge werden batterieelektrisch angetrieben, nur 0,002 Prozent haben eine H_2-Brennstoffzelle und 0,01 Prozent einen Plug-in-Hybrid (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Förderprogramme für die Umstellung von Lkws und Bussen auf klimafreundliche Antriebe“ auf Bundestagsdrucksache 20/9976). Dabei soll eigentlich bis zum Jahr 2030 ein Drittel der Fahrleistung von Nutzfahrzeugen elektrisch oder auf Basis strombasierter Kraftstoffe erbracht werden. Auch für Busse gibt es strenge Vorgaben zur Erreichung der Klimaneutralität, die in wenigen Jahren erreicht werden müssen (vgl. bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/Klimaschutz-im-Verkehr/klimaschutz-nutzfahrzeuge-mit-alternativen-antrieben.html#:~:text=Danach%20sollen%20die%20CO2%20%2DEmissionen,um%2031%20Prozent%20reduziert%20werden).

Kürzlich haben die EU-Mitgliedstaaten einem Gesetz zugestimmt, wonach die CO_2-Emmissionen von neuen Reisebussen und Lkws im Vergleich zum Jahr 2019 bis zum Jahr 2030 um 45 Prozent, bis zum Jahr 2035 um 65 Prozent und bis zum Jahr 2040 um 90 Prozent reduziert werden müssen (vgl. www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2024/05/13/heavy-duty-vehicles-council-signs-off-on-stricter-co2-emission-standards/). Ziel dieser verschärften Vorgaben ist u. a., dass der Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an der EU-weiten Flotte schwerer Nutzfahrzeuge erhöht wird. Der Markthochlauf für alternative Antriebe bei Lkws und Bussen kann aus Sicht der Fragesteller nicht ohne ein Mindestmaß an staatlicher Unterstützung erfolgen. Allerdings hat die aktuelle Bundesregierung infolge der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zum Nachtragshaushalt 2021 entschieden, zahlreiche Förderprogramme, wie zum Beispiel das KsNI-Förderprogramm (KsNI = Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur), zu streichen oder die Förderungen stark zu reduzieren und erklärt, dass vor Verabschiedung des Haushalts 2024 keine Aussagen zur weiteren Ausstattung des Förderprogramms KsNI ab 2024 getroffen werden können (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Förderprogramme für die Umstellung von Lkws und Bussen auf klimafreundliche Antriebe“ auf Bundestagsdrucksache 20/9976).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 24. Juli 2024 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Da der Haushalt 2024 bereits vor mehreren Monaten verabschiedet wurde, erwarten die Fragesteller, dass die Bundesregierung die Unsicherheiten bezüglich der weiteren Förderungen für die Umstellung von Lkws und Bussen auf klimafreundliche Antriebe ausräumt.

Das Förderprogramm Energiemindernde Komponenten (EMK 2.0), das vom Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) durchgeführt wird, zielt darauf ab, den Energieverbrauch von schweren Nutzfahrzeugen durch den Einsatz innovativer Technologien erheblich zu senken. Gefördert werden Komponenten, die zu einem effizienteren Fahrzeugbetrieb beitragen und damit auch CO_2-Emissionen reduzieren. Am 6. Mai 2024 wurde das Antragsportal für das Förderprogramm um 9.00 Uhr beim BALM geöffnet. Innerhalb weniger Stunden war das Portal aufgrund der hohen Nachfrage überlastet. Viele Antragsteller konnten ihre Formulare nicht einreichen. Bereits um 11.40 Uhr desselben Tages wurde das Portal geschlossen, weil die verfügbaren Haushaltsmittel ausgeschöpft waren. Auch dieses Beispiel zeigt nach Auffassung der Fragesteller, wie hoch der Unterstützungsbedarf der Nutzfahrzeugbranche für den klimaneutralen Umbau ist.

1. Hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung etwas an der Anzahl der in Deutschland zugelassenen Nutz- und Sonderfahrzeuge mit batterie- und brennstoffzellenelektrischem Antrieb, von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (Plug-in-Hybride) und umgerüsteten Dieselfahrzeugen seit dem 1. Juli 2023 verändert (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Förderprogramme für die Umstellung von Lkws und Bussen auf klimafreundliche Antriebe“ auf Bundestagsdrucksache 20/9976)?

Untenstehende Tabelle zeigt die Fahrzeugzahlen des aktuell vorliegenden Datenstandes des Kraftfahrtbundesamtes. Lastkraftwagen und Sattelzugmaschinen werden als Nutzfahrzeuge zusammengefasst dargestellt. Eine Ausweisung der umgerüsteten Dieselfahrzeuge sowie der Oberleitungsfahrzeuge ist automatisiert nicht möglich. Der Datenstand entspricht dem Zeitpunkt 1. April 2024. Bei weiterhin rund 94 Prozent der klimafreundlichen Nutzfahrzeuge handelt es sich um leichte Fahrzeuge der N1-Klasse.

Antriebsart	**Zugelassene Nutzfahrzeuge**	**Anteile am Gesamt-Nutzfahrzeugbestand**	**Differenz zum Nutzfahrzeugbestand vom 1. Juli 2023**
Batterieelektrisch	82 938	2,1 Prozent	+14 626
H_2-Brennstoffzelle	199	0,01 Prozent	+107
Plug-in-Hybrid	507	0,005 Prozent	–10

2. Wird die Förderung alternativer Antriebe im Lkw- und im Busbereich durch die Kürzung des Klima- und Transformationsfonds (KTF) um 60 Mrd. Euro infolge des Urteils des Bundesverfassungsgerichts vom 15. November 2023 reduziert oder gestoppt, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

3. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung vor dem Hintergrund der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 15. November 2023 für die Haushaltsjahre 2025, 2026, 2027 und 2028 in Bezug auf die im KTF veranschlagten Mittel für das Förderprogramm nach der Richtlinie KsNI?

4. Plant die Bundesregierung Förderaufrufe zum Förderprogramm nach der Richtlinie KsNI für die Jahre von 2024 bis 2027, wenn ja, mit welchen Fördervolumen (bitte für jedes Jahr auflisten), und wenn nein, warum nicht?

5. Gibt es seitens der Bundesregierung Bestrebungen, die Anzahl der Förderaufrufe besser zu koordinieren, um den beantragenden Unternehmen mehr Planungssicherheit einzuräumen?

6. Wann startet der nächste Förderaufruf zum Förderprogramm nach der Richtlinie KsNI?

21. Sind Änderungen bezüglich des Förderprogramms der Richtlinie KsNI aktuell durch die Bundesregierung geplant (vgl. www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/transport-logistik/ksni-foerderprogramm-vor-finanzielle n-schwierigkeiten-3437769), wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

25. Plant die Bundesregierung weitere Sonderaufrufe im Rahmen des KsNI-Programms, wenn ja, welche, und wann, und wenn nein, warum nicht?

26. Beabsichtigt die Bundesregierung, sofern weitere Förderaufrufe geplant sind, am Umfang der Förderung für die Anschaffung eines Nutzfahrzeugs mit alternativem Antrieb im Rahmen des Förderprogramms nach der Richtlinie KsNI in Form der Übernahme von 80 Prozent der Mehrkosten gegenüber einem Nutzfahrzeug mit konventionellem Antrieb auch in den Jahren von 2024 bis 2028 festzuhalten?

    a) Wenn ja, wie viele neue Nutzfahrzeuge mit alternativem Antrieb bzw. deren Anschaffung könnten, basierend auf dem durchschnittlichen Neupreis eines in den bisherigen Förderaufrufen geförderten Nutzfahrzeugs, entsprechend der Haushaltsplanung der Bundesregierung über das Förderprogramm nach der Richtlinie KsNI gefördert werden?

    b) Wenn nein, in welchem Umfang bzw. mit welchem Anteil an den Mehrkosten beabsichtigt die Bundesregierung, zukünftig die Neuanschaffung von Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben pro Fahrzeug zu unterstützen?

27. Wie viele Förderungen können – ausgehend vom durchschnittlichen Fahrzeugpreis in den vergangenen Förderaufrufen – realisiert werden?

53. Stehen im Rahmen der Richtlinie zur Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr die notifizierten Mittel in Höhe von 1,75 Mrd. Euro nach wie vor für diese Förderrichtlinie zur Verfügung, wenn nein, warum nicht, und wenn ja, wofür werden die Mittel stattdessen verwendet?

56. Welche Kürzungen für die Förderung alternativer Antriebe im Lkw- und im Busbereich ergeben sich durch die Kürzung des KTF um 60 Mrd. Euro infolge des Urteils des Bundesverfassungsgerichts vom 15. November 2023?

Die Fragen 2 bis 6, 21, 25 bis 27, 53 und 56 werden gemeinsam beantwortet.

Das Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 15. November 2023 zum Klima- und Transformationsfonds (KTF) und die dadurch erforderliche Haushaltskonsolidierung führen dazu, dass nicht alle Vorhaben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) wie geplant weitergeführt werden können. Dazu gehören auch die Förderungen klimaschonender Nutzfahrzeuge und dazugehöriger Infrastruktur durch die Richtlinien für Nutzfahrzeuge (KsNI) und

Busse (Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr). Haushaltsmittel für neue Förderaufrufe stehen nicht zur Verfügung. Daher sind keine neuen Förderaufrufe nach der KsNI oder Bus-Richtlinie vorgesehen. Die bewilligten Vorhaben der Richtlinien werden auf Grundlage des Haushaltes 2024 ausfinanziert.

7. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem Stopp des KsNI-Programms hinsichtlich der Chancen zur Erreichung der Klimaschutzziele im Nutzfahrzeugsektor bis zum Jahr 2030?

23. Wie kann der Markthochlauf schwerer Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben aus Sicht der Bundesregierung unterstützt werden?

Die Fragen 7 und 23 werden gemeinsam beantwortet.

Mit der Umsetzung des Gesamtkonzepts klimafreundliche Nutzfahrzeuge schafft die Bundesregierung die Voraussetzungen dafür, dass der Straßengüterverkehr den erforderlichen Minderungsbeitrag für die Erreichung der deutschen Klimaschutzziele leistet. Die KsNI-Förderung stellt dabei einen Teil des Gesamtmaßnahmen-Programms dar mit dem Ziel, einen initialen Fahrzeughochlauf in einer frühen Marktphase zu unterstützen. Vor dem Hintergrund der Haushaltssituation liegt die Schwerpunktsetzung auf dem Aufbau der öffentlich zugänglichen Lade- und Tankinfrastruktur und der Schaffung der regulatorischen Rahmenbedingungen.

8. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung im Hinblick auf die Planungssicherheit für Unternehmen des Straßengüterverkehrs für Investitionen in klimafreundliche Nutzfahrzeuge sowie in betriebliche Ladeinfrastruktur, nachdem vier Förderaufrufe im KsNI-Programm in Aussicht gestellt wurden, von denen später nur zwei erfolgten und bei denen aktuell unklar ist, ob es weitere geben wird?

Absicht der Bundesregierung war es, mit der Förderrichtlinie KsNI den Markthochlauf klimafreundlicher Nutzfahrzeuge zu aktivieren. Hierzu sollten im Rahmen der ursprünglichen Laufzeit der Förderrichtlinie bis Ende 2026 regelmäßig weitere Förderaufrufe veröffentlicht werden. Das Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum KTF vom 15. November 2023 und die dadurch erforderliche Konsolidierung des Haushaltes haben dazu geführt, dass die Förderung von klimaschonenden Nutzfahrzeugen und dazugehöriger Infrastruktur durch die Förderrichtline KsNI nicht im geplanten Umfang weitergeführt werden kann (siehe Antwort zu den Fragen 1 bis 7). Durch die Schaffung eines zielgerichteten regulatorischen Rahmens für den Markthochlauf klimafreundlicher Nutzfahrzeuge und den mit dem Fahrzeughochlauf abgestimmten Aufbau der Infrastruktur schafft die Bundesregierung weiterhin Planungssicherheit für die handelnden Akteure.

9. Wie kann aus Sicht der Bundesregierung die Wirtschaftlichkeitslücke bei der Anschaffung klimafreundlicher Nutzfahrzeuge durch Unternehmen des Straßengüterverkehrs geschlossen werden?

Durch das gezielt gestaltete regulatorische Umfeld – unter anderem die CO_2-differenzierte Lkw-Maut – bestehen schon heute wirtschaftliche Anreize, klimafreundliche Nutzfahrzeuge einzusetzen. Verschiedene wissenschaftliche Studien und öffentliche Aussagen von Vertretern von Nutzfahrzeugherstellern zeigen, dass insbesondere batterieelektrische Lkw in den nächsten Jahren bei

einer Gesamtkostenbetrachtung Kostenparität mit konventionellen Diesel-Lkw erreichen können. Dazu tragen neben den niedrigeren Betriebskosten auch Skaleneffekte bei der Produktion der Fahrzeuge und fallende Kosten für Batteriesysteme bei.

10. Wie kann aus Sicht der Bundesregierung die Wirtschaftlichkeitslücke beim Aufbau betrieblicher Ladeinfrastruktur durch Unternehmen des Straßengüterverkehrs geschlossen werden?

Die Bundesregierung hat mit der initialen Förderung von klimafreundlichen Nutzfahrzeugen und dazugehöriger betrieblicher Ladeinfrastruktur nach der KsNI dafür gesorgt, dass an über 1 200 Standorten bundesweit Ladeinfrastruktur aufgebaut wird. Aktuell unterstützt die Bundesregierung im Rahmen der BMDV-Förderrichtlinie Elektromobilität auch Unternehmen des Straßengüterverkehrs bei der Beschaffung von nicht-öffentlicher Schnellladeinfrastruktur. Im Rahmen der Auftaktsitzung der Kommission Straßengüterverkehr am 30. April 2024 wurde als Teil eines Sofortprogramms zur Entlastung der Logistikbranche vom BMDV beschlossen, für die Förderung von Schnellladeinfrastruktur (gewerbliche Schnelladeinfrastruktur) zusätzliche Mittel zur Verfügung zu stellen. Mit 150 Mio. Euro werden neue Anträge gefördert, noch offene Anträge in Höhe von knapp 84 Mio. Euro sollen bewilligt werden. Das BMDV prüft, in welchem Rahmen der Aufbau von betrieblicher Ladeinfrastruktur weiter unterstützt werden kann.

11. Wie viele Förderanträge wurden in welchem KsNI-Förderaufruf für wie viele Fahrzeuge welcher Klassen und wie viele Ladepunkte in welchem Volumen gestellt?

Die Anzahl der KsNI-Förderanträge samt Anzahl der Fahrzeuge, auch nach Klassen (KsN), und Ladepunkte (KsI) wird in der folgenden Tabelle dargestellt.

	Anzahl Anträge	**Umfasste Fahrzeuge**	**Anzahl Ladepunkte**	**Antragsvolumen**
KsN 1. Förderaufruf	447	1961 N1: 621 N2: 526 N3: 814	–	257 608 110,24 Euro
KsN 2. Förderaufruf und Sonderaufruf	1 810	10 434 N1: 4 408 N2: 2 301 N3: 3 725	–	1 145 966 774,94 Euro
KsI 1. Förderaufruf	152	–	1 143 Ladesäulen mit 1 752 Ladepunkten an 332 Standorten	50 769 092,90 Euro
KsI 2. Förderaufruf und Sonderaufruf	874	–	3 967 Ladesäulen mit 5 907 Ladepunkten an 1 746 Standorten	377 067 914,31 Euro
KsI 2. Förderaufruf und Sonderaufruf	3 658 Zapfsäulen und 44 Standorten		58 Tank-Zapfsäulen an 44 Standorten	95 358 684,06 Euro

12. Wie ist der Mittelabfluss aus dem KsNI-Programm unterteilt nach Förderaufrufen, Fahrzeugen, Fahrzeugklassen und Ladeinfrastrukturen?

Der Mittelabfluss aus dem KsNI-Programm stellt sich nach KsN und KsI wie aus der folgenden Tabelle ersichtlich dar:

	Abgerechnete Verwendungsnachweise	**Für Anzahl Fahrzeuge bzw. Ladesäulen**	**Mittelabfluss (Stand: 04.07.2024)**
KsN 1. Förderaufruf	239	211 N1 Fahrzeuge 137 N2 Fahrzeuge 359 N3 Fahrzeuge	4 562 678,20 Euro 4 791 766,30 Euro 74 880 644,28 Euro
KsN 2. Förderaufruf und Sonderaufruf	603	1 310 N1 Fahrzeuge 284 N2 Fahrzeuge 529 N3 Fahrzeuge	12 617 780,04 Euro 7 471 397,11 Euro 101 589 836,51 Euro
KsI 1. Förderaufruf	46	109 Ladesäulen an 54 Standorten	4 672 065,13 Euro
KsI 2. Förderaufruf und Sonderaufruf	49	159 Ladesäulen an 53 Standorten	7 273 813,95 Euro
KsI 2. Förderaufruf und Sonderaufruf	0	0 Tank-Zapfstellen	0 Euro

13. Wie hoch ist die durchschnittliche Förderhöhe pro Antrag unterteilt nach Förderaufrufen, Fahrzeugen, Fahrzeugklassen und Ladeinfrastrukturen?

Die folgende Tabelle beziffert die durchschnittliche Förderhöhe pro Antrag, unterteilt nach Förderaufrufen (FA), Fahrzeugen, Fahrzeugklassen und Ladeinfrastrukturen.

Aktuelle Bewilligung	**Durchschnittliche Anzahl Fahrzeuge je Antrag**	**Durchschnittliche Förderhöhe je Antrag in Euro**
KsN. 1. FA N1	1,80	39 114,46
KsN 1. FA N2	0,82	34 220,30
KsN 1. FA N3	2,48	586 084,61
KsN 2. FA und Sonderaufruf N1	2,78	31 328,18
KsN 2. FA und Sonderaufruf N2	1,64	58 074,07
KsN 2. FA und Sonderaufruf N3	2,82	613 322,83
KsI 1. FA Ladeinfrastruktur		364 545,20
KsI 2. FA und Sonderaufruf Ladeinfrastruktur		430 362,75
KsI 2. FA und Sonderaufruf Tankinfrastruktur		3 130 171,61

14. Wie viele kleine, mittlere und Großunternehmen haben Förderbescheide über wie viele Fahrzeuge und welche Fahrzeugklassen erhalten?

Die folgende Tabelle gibt an, wie viele kleine und Kleinst-, mittlere und Großunternehmen Förderbescheide für wie viele Fahrzeuge und welche Fahrzeugklassen erhalten haben.

Anzahl der Fahrzeuge	**Großunternehmen**	**Mittleres Unternehmen**	**Kleines Unternehmen**	**Kleinstunternehmen**
Anzahl der Bescheide KsN 1. FA	99	34	33	11
KsN 1. Förderaufruf N1-Fahrzeuge	237	10	58	13
KsN 1. Förderaufruf N2-Fahrzeuge	103	12	21	10

Anzahl der Fahrzeuge	Groß-unternehmen	Mittleres Unternehmen	Kleines Unternehmen	Kleinst-unternehmen
KsN 1. Förderaufruf N3-Fahrzeuge	340	68	31	0
Anzahl der Bescheide KsN 2. FA und Sonderaufruf	475	131	129	69
KsN 2. Förderaufruf und Sonderaufruf N1-Fahrzeuge	1 654	131	359	93
Förderaufruf und Sonderaufruf N2-Fahrzeuge	1 079	76	145	16
Förderaufruf und Sonderaufruf N3-Fahrzeuge	1 743	270	241	15

15. Wie viele Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs, wie viele Unternehmen des Werkverkehrs und wie viele Leasinggesellschaften haben Förderbescheide über wie viele Fahrzeuge welcher Fahrzeugklassen erhalten?

Die Informationen, ob gewerblicher Straßengüterverkehr oder Werkverkehr durchgeführt wird, werden im KsNI Förderprogramm nicht abgefragt.

In allen Förderaufrufen haben insgesamt 128 Leasinggeber und 127 Mietgeber Förderbescheide erhalten. Die geförderten Fahrzeuge der Leasinggeber unterteilen sich wie folgt: N1: 914; N2: 429; N3: 633. Die geförderten Fahrzeuge der Mietgeber unterteilen sich wie folgt: N1: 655; N2: 429; N3: 1 120.

16. Wann ist der letzte Bewilligungsbescheid im KsNI-Programm versandt worden, und wie lange war die durchschnittliche Bearbeitungszeit bis zur Bewilligung?

Die Bescheidung der KsN im Rahmen des letzten Förderaufrufs erfolgte überwiegend zwischen April und Juni 2023. Der letzte Zuwendungsbescheid für den Fördergegenstand KsN wurde am 4. Oktober 2023 versandt.

Die Bescheidung der Fördergegenstände Tank- und Ladeinfrastruktur (KsI) des letzten Förderaufrufs erfolgte überwiegend zwischen Juni und August 2023. Der letzte Zuwendungsbescheid für den Fördergegenstand KsI wurde am 15. November 2023 versandt. Aufgrund der Schließung des KTF konnten zwei weitere Zuwendungsbescheide nicht mehr am 16. November 2023 versandt werden; hier erfolgte der Versand am 29. Mai 2024. Zur durchschnittlichen Bearbeitungszeit können derzeit, zumal Anträge in Umfang und Qualität stark divergieren, keine belastbaren Aussagen getätigt werden.

17. Wie viele Antragsteller haben ihre Förderanträge in welchen KsNI-Förderaufrufen bislang zurückgenommen, und in welchem Volumen?

Die nachfolgende Tabelle beziffert, wie viele Antragsteller ihre Förderanträge in welchen KsNI-Förderaufrufen mit welchem Volumen bislang zurückgenommen haben.

	Anzahl der Antragsrücknahmen	Anzahl der Fahrzeuge bzw. Ladesäulen	Freigewordenes Volumen in Euro
KsN 1. Förderaufruf	17	89 Fahrzeuge	10 081 109,56
KsN 2. Förderaufruf und Sonderaufruf	171	548 Fahrzeuge	61 201 840,60

	Anzahl der Antragsrücknahmen	**Anzahl der Fahrzeuge bzw. Ladesäulen**	**Freigewordenes Volumen in Euro**
KsI 1. Förderaufruf	13	38 Standorte mit 269 Ladesäulen	1 192 282,64
KsI 2. Förderaufruf und Sonderaufruf	32	36 Standorte mit 58 Ladesäulen	4 367 603,45
KsI 2. Förderaufruf und Sonderaufruf	2	3 Standorte mit 4 Zapfsäulen	5 586 088,00

18. Wie ist der aktuelle Stand zur Ausschreibung eines initialen Schnellladenetzes für batterieelektrische schwere Nutzfahrzeuge entlang des Fernverkehrsnetzes?

Ein öffentliches Vergabeverfahren zur Errichtung und zum Betrieb von Lkw-Schnellladeinfrastruktur auf unbewirtschafteten Rastanlagen entlang der Bundesautobahnen ist in Vorbereitung. Der für Verkehr zuständige Ausschuss des Bundestages hat dem vom BMDV vorgelegten Konzept zugestimmt. Das geplante Vergabeverfahren wird die Autobahn GmbH des Bundes durchführen.

19. Wie ist der aktuelle Stand zum Ausbau der öffentlichen Wasserstoffbetankungsinfrastruktur im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP)?

Das BMDV unterstützt den Ausbau der öffentlich zugänglichen Wasserstoffbetankungsinfrastruktur seit 2007 im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP). In Deutschland wurde so eines der europaweit am weitesten entwickelten Netze mit knapp 90 Wasserstofftankstellen zur Vertankung von gasförmigem Wasserstoff zu 700 bar aufgebaut. Davon sind 35 Standorte mit einer ergänzenden 350-bar-Betankung zugleich für größere Lkw und Busse nutzbar, gut 40 weitere sind in Entstehung, die eine Förderung v. a. aus dem NIP und aus Fördermaßnahmen der Länder erhalten haben.

20. Wann ist mit der Veröffentlichung des Umsetzungskonzepts infolge der beschlossenen Entwicklung eines Masterplans für die Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie im Verkehr zu rechnen (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 6 der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Förderprogramme für die Umstellung von Lkws und Bussen auf klimafreundliche Antriebe“ auf Bundestagsdrucksache 20/9976)?

Die Veröffentlichung eines Umsetzungskonzepts ist nicht vorgesehen.

22. Reichen die Mittel für das KsNI-Programm nach Auffassung der Bundesregierung aus, um den Markthochlauf schwerer Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben zu gewährleisten, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

Das KsNI-Förderprogramm hat die Aktivierung des Markthochlaufs von klimafreundlichen Nutzfahrzeugen zum Inhalt, nicht eine vollumfängliche Investitionsförderung zur Umstellung der Fahrzeugflotten im Straßengüterverkehr. Mit rund einer Mrd. Euro aktuell bewilligter Fördermittel für klimafreundliche Nutzfahrzeuge und zugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur ist dementsprechend ein früher Markthochlauf angestoßen worden (vgl. auch Antwort zu Frage 7).

24. Plant die Bundesregierung Maßnahmen für den Markthochlauf regenerativer Kraftstoffe zum Einsatz in Bussen und schweren Nutzfahrzeugen, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

Das BMDV unterstützt verkehrsträgerübergreifend die Entwicklung und Innovationen von erneuerbaren Kraftstoffen. Über die Förderrichtlinie Entwicklung regenerativer Kraftstoffe werden 19 Verbundprojekte im Umfang von über 117 Mio. Euro gefördert. Weitergehende Haushaltsmittel stehen aktuell nicht zur Verfügung. Darüber hinaus wird die Produktion von erneuerbaren Kraftstoffen regulatorisch durch die Treibhausgasminderungsquote im Bundesimmissionsschutzgesetz durch das BMUV gefördert.

28. Stehen die Haushaltsmittel in Höhe von rund 1 Mrd. Euro nach wie vor für die Bewilligungen in den Jahren von 2022 bis 2026 zur Verfügung, und wenn nein, warum nicht?

Im Rahmen der KsNI-Richtlinie wurde ein Gesamtfördervolumen von rund 1,19 Mrd. Euro bewilligt. Die laufenden Vorhaben der Richtlinie werden auf Grundlage des Haushaltes 2024 ausfinanziert.

29. Soll die Förderung von Wasserstofftankstellen für schwere Nutzfahrzeuge und Wasserstoffbusse weitergefördert werden, wenn ja, wie, und wenn nein, warum nicht?

30. Beabsichtigt die Bundesregierung, neben der Errichtung der Infrastruktur auch den Betrieb einer H_2-Tankinfrastruktur im Hochlauf zu fördern, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 29 und 30 werden gemeinsam beantwortet.

Hinsichtlich der betrieblichen Infrastruktur wird auf die Antwort zu den Fragen 2 bis 6 verwiesen. Die aktuelle BMDV-Förderung im Bereich Tankinfrastruktur bezieht sich auf die Ausfinanzierung laufender Maßnahmen aus den Programmen KsNI, Bus-Richtlinie und NIP.

Das BMDV prüft abhängig von der künftigen Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln, in welcher Form eine weitere Unterstützung des Aufbaus von öffentlich zugänglichen Wasserstofftankstellen für Nutzfahrzeuge hinsichtlich Investitions- und ggf. Betriebskosten bundesseitig erfolgen kann. Im Fokus steht dabei der Ausbau eines gemäß der Verordnung (EU) 2023/1804 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) konformen Grundnetzes an öffentlich zugänglichen Wasserstofftankstellen für schwere Nutzfahrzeuge (Lkw und Busse, zugleich nutzbar durch leichte Nutzfahrzeuge und Pkw).

31. Warum liegt der Bundesregierung derzeit kein öffentliches Verzeichnis für bestehende Lkw-Ladepunkte vor, und ist ein öffentliches Verzeichnis geplant, wenn ja, wann, und wenn nein, warum nicht?

Datenbasis für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur ist aktuell das Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur, welches diese auf Grundlage der Ladesäulenverordnung führt. Die Ladesäulenverordnung bietet keine Grundlage für eine Differenzierung nach Fahrzeugart/-typ. Zukünftig werden die von Ladesäulenbetreibern bereitzustellenden Daten durch die AFIR und hier durch deren Durchführungsrechtsakte definiert, welche noch nicht veröffentlicht sind. Bis zu deren Inkrafttreten ist eine Abfrage u. a. zu bestehenden Lkw-Ladepunkten

durch die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur unter dem Dach der NOW GmbH geplant. Die Ergebnisse werden veröffentlicht.

32. Ist die Anzahl von Lkw-Ladepunkten pro Standort, die das BMDV in Zusammenarbeit mit der Autobahn GmbH bestimmt, dem BMDV bekannt, wenn ja, wie sieht die Verteilung im Detail aus, und wenn nein, warum nicht?

Dem BMDV sind die standortspezifischen Ausbauplanungen der Autobahn GmbH bekannt. Die geplanten Standorte und zugehörigen Informationen, bspw. zu notwendigen Netzanschlussleistungen je Standort, sind auf der Website der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur bzw. der Autobahn GmbH des Bundes veröffentlicht (abrufbar unter: nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2024/07/20240710_Standortliste_Lkw-Ladenetz.pdf; www.autobahn.de/storage/user_upload/qbank/Standortliste_Lkw-Ladenetz.pdf).

33. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Aussage der Logistikbranche, dass mindestens 10000 öffentlich zugängliche Ladepunkte für E-Lkws notwendig sind (vgl. www.bgl-ev.de/falsche-rahmenbedingungen-verhindern-klimaneutralitaet-des-strassengueterverkehrs/)?

Die Bundesregierung sieht sich bekräftigt, ein Lkw-Schnellladenetz an Rastanlagen zu errichten, um mit einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur den Umstieg auf die Elektromobilität zu ermöglichen. Daneben wird der weitere Aufbau öffentlich-zugänglicher Lkw-Ladeinfrastruktur auf privaten Flächen erwartet.

34. Ist der Bundesregierung bekannt, wann das Förderprogramm nach der Richtlinie KsNI von einem unabhängigen Dritten evaluiert werden soll, und durch wen soll diese Evaluation durchgeführt werden?

Aktuell läuft ein Vergabeverfahren für eine zeitnahe Evaluierung der KsNI; dieses befindet sich in der Antragsauswertungsphase.

35. Plant die Bundesregierung einen erneuten Förderaufruf für die EMK-Förderung, wenn ja, wann, und mit welchem Volumen, und wenn nein, warum nicht?

42. Ist nach dem Erfolg des EMK-Neustarts und der schnellen Überbuchung des Programms geplant, weitere Förderaufrufe für CO_2-mindernde Komponenten am Trailer zu starten?

Die Fragen 35 und 42 werden gemeinsam beantwortet.

Das EMK-Förderprogramm wurde legislaturübergreifend mit unterschiedlicher inhaltlicher Ausrichtung bereits mehrfach durchgeführt. Zur Initiierung des jüngsten Förderaufrufs im Mai 2024 konnte es außerplanmäßig und kurzfristig mit zusätzlichen Haushaltsmitteln verstärkt werden. Der gewünschte Effekt einer Anreizung der Nachfrage nach CO_2-mindernden Komponenten am Trailer im Markt ist eingetreten. Eine Fortsetzung des Förderprogramms ist derzeit nicht vorgesehen. Vor dem Hintergrund der allgemeinen haushalterischen Lage ist beabsichtigt, andere Förderschwerpunkte zu verstärken.

36. Beabsichtigt die Bundesregierung, nach dem Förderaufruf für die EMK-Förderung die technische Infrastruktur anzupassen, damit erwartbare Anstürme auf Förderaufrufe bewältigt werden können, wenn ja, welche Maßnahmen für eine robustere Serverkapazität sind geplant, und wann werden sie umgesetzt, und wenn nein, warum nicht?

Bei der Bewilligungsbehörde Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) können bereits zahlreiche antragstellende Personen parallel für diverse Förderprogramme ihre Anträge einreichen. Für einen reibungslosen Ablauf und eine Vielzahl gleichzeitiger Zugriffe (derzeit bereits 600 parallele Zugriffe möglich) hat das BALM bereits umfangreiche Maßnahmen im engen Austausch mit dem IT-Dienstleister ergriffen und evaluiert regelmäßig seine Prozesse.

Darüber hinaus stellt das BALM kontinuierlich die weitere Optimierung der technischen Abwicklung seiner Förderprogramme sicher.

37. Wie viele Werktage lagen zwischen der ersten öffentlichen Verlautbarung über den Neustart des EMK-Programms am 6. Mai 2024, der offiziellen Bekanntgabe zur Änderung der Bekanntmachung der Förderrichtlinie im Bundesanzeiger sowie dem tatsächlichen Neustart des Programms am 6. Mai 2024?

Das BMDV hat im Rahmen der Auftaktsitzung der Kommission Straßengüterverkehr am 30. April 2024 die zeitnahe Fortsetzung des EMK-Programms als Teil des neuen Sofortprogramms „Logistikbranche entlasten, Umwelt- und Klimaschutz voranbringen“ vorgestellt. Mit der Öffnung des Antragsportals bereits am 6. Mai 2024 konnte erreicht werden, dass die angekündigten Fördermittel der Logistikbranche zeitnah zur Verfügung stehen konnten.

38. Wie ist der kurze Zeitraum zwischen Bekanntgabe der Änderung der Bekanntmachung der Förderrichtlinie EMK im Bundesanzeiger am 3. Mai 2024 mit der Regelung in Nummer 7.1 der Förderrichtlinie vom 11. Juli 2023 vereinbar, wonach u. a. festgeschrieben ist, dass die Bewilligungsbehörde das Datum, ab dem erstmalig Anträge nach dieser (nunmehr geänderten) Richtlinie gestellt werden können, mit einer Vorlaufzeit von mindestens zwei Wochen auf ihrer Internetseite bekanntgibt?

Die Haushaltsmittel im Förderprogramm EMK 2.0 wurden unter der Bedingung zur Verfügung gestellt, dass die bewilligten Zuwendungen noch im Haushaltsjahr 2024 zur Auszahlung kommen. Um dieser Anforderung gerecht zu werden und zeitliche Verzögerungen zu vermeiden, wurde eine erneute Antragstellung einen Werktag nach Bekanntmachung der Änderungsrichtlinie ermöglicht. Gegen die Regelung in Nummer 7.1 der Förderrichtlinie wurde insoweit nicht verstoßen, als dass es sich vorliegend nicht um die erstmalige Antragstellung handelte.

39. Warum wurden die Antragsformulare erst am Tag des Antragsstarts, dem 6. Mai 2024, bereitgestellt, obwohl die Änderung der Bekanntmachung der Förderrichtlinie EMK bereits am 22. April 2024 unterschrieben wurde?

Die Änderung der Bekanntmachung der Förderrichtlinie EMK trat am Tag ihrer Veröffentlichung, mithin am 3. Mai 2024 in Kraft. Die Antragsvordrucke wurden daraufhin umgehend entsprechend vorbereitet und am nächsten Werktag bereitgestellt.

40. Warum erfolgte der Neustart des EMK-Programms zeitgleich mit dem Neustart des Programms Umweltschutz und Sicherheit (US), wodurch die Serverkapazitäten bei der Antragstellung überlastet waren und Antragsteller aufgrund dessen ihre Anträge zum Teil nicht ins Portal hochladen konnten?

Die erneute Antragstellung EMK war eine der drei Säulen des Sofortprogramms „Logistikbranche entlasten, Umwelt- und Klimaschutz voranbringen“ als Ergebnis der Auftaktsitzung der Kommission Straßengüterverkehr. Als zweite Säule eben jenes Sofortprogramms wurde auch das Förderprogramm US (Umweltschutz und Sicherheit) mit Haushaltsmitteln für eine erneute Antragstellung verstärkt. Es war das Bestreben der Bewilligungsbehörde BALM, allen Interessierten diese Fördermittel zeitnah zur Verfügung stellen zu können, sodass eine frühestmögliche Antragstellung eingeräumt werden sollte. Weiter sollte durch unterschiedliche Antragstage nicht der Eindruck einer Bevorzugung eines der beiden Programme erweckt werden.

41. Welche Rolle spielen Förderprogramme für CO_2-mindernde Komponenten am Trailer in der Strategie der Bundesregierung zur Erreichung der Klimaziele im Nutzfahrzeugsektor bis 2030?

Die Bundesregierung leistet mit dem Förderprogramm „Energiemindernde Komponenten“ (EMK – „Trailer-Förderung“) einen Beitrag dazu, Deutschland wieder auf einen nachhaltigen Wachstumspfad zu führen und die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen. Das EMK-Programm ist dabei ein auf den Teilaspekt der Nutzfahrzeuge zugeschnittener Baustein. Er zielt darauf ab, unausgeschöpfte Einsparpotentiale durch den Erwerb von Komponenten zu heben, deren Einsatz zu erheblich effizienterem Fahrzeugbetrieb führt und damit den Energieverbrauch mindert. Damit fügt sich das EMK-Programm in einer Gesamtsicht in die grundsätzliche Strategie der Bunderegierung ein.

43. Wie will die Bundesregierung der Nutzfahrzeugindustrie und den Unternehmen des Straßengüterverkehrs Planungssicherheit über weitere Förderungen von CO_2-mindernde Komponenten am Trailer, von klimafreundlichen Nutzfahrzeugen und betrieblicher Ladeinfrastruktur gewährleisten?

Hinsichtlich des EMK-Programms wird auf die Antwort zu den Fragen 35 und 42 verwiesen. Hinsichtlich der KsNI samt betrieblicher Ladeinfrastruktur wird auf die Antwort zu den Fragen 2 bis 6 verwiesen.

44. Wie verteilen sich die Mittel zur Förderung von klimafreundlichen Antrieben bei Bussen im Personenverkehr auf die einzelnen Antriebskategorien (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 35 der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Förderprogramme für die Umstellung von Lkws und Bussen auf klimafreundliche Antriebe“ auf Bundestagsdrucksache 20/9976)?

Die Mittel der Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr des BMDV verteilen sich gemäß der nachfolgenden Tabelle auf die verschiedenen Antriebsarten.

Antriebsart	Zuwendungen	Anteil
Batteriebus	934,5 Mio. Euro	ca. 85 Prozent
Brennstoffzellenbus	164,7 Mio. Euro	ca. 15 Prozent
Biomethanbus	0,3 Mio. Euro	<1 Prozent

45. Was versteht die Bundesregierung unter der Kategorie „Großunternehmen“ bezüglich der Auflistung der Unternehmen, die eine Förderung für Busse mit klimafreundlichen Antrieben erhalten haben, und sind damit kommunale Unternehmen gemeint (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 41 der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Förderprogramme für die Umstellung von Lkws und Bussen auf klimafreundliche Antriebe“ auf Bundestagsdrucksache 20/9976)?

Die Definition der Unternehmensart, insbesondere von Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen, erfolgt in Anlehnung an die Empfehlung (2003/361/EG) der Europäischen Kommission nach Umsatz- und Beschäftigtengrößenklassen (s. nachfolgende Tabelle). Eine Differenzierung nach privatem oder kommunalem Unternehmen erfolgt nicht.

Größenklasse	Tätige Personen	Jahresumsatz
Kleinstunternehmen	bis 9	und bis 2 Mio. Euro
Kleine Unternehmen	bis 49	und bis 10 Mio. Euro
Mittlere Unternehmen	bis 249	und bis 50 Mio. Euro
Großunternehmen	über 249	oder über 50 Mio. Euro

46. Wie verteilt sich die bisherige Förderung von Bussen mit klimafreundlichen Antrieben im Personenverkehr nach der Größe der Unternehmen (bitte nach Anzahl der Busse: bis 5, 5 bis 25, 25 bis 50, 50 bis 100, über 100 auflisten)?

Nachfolgende Tabelle zeigt die Verteilung der Zuwendungen und Unternehmen nach ihrer jeweiligen Flottengröße (Datenstand: Juni 2024).

Flottengröße	Anteil Unternehmen	Anteil Zuwendungen
bis 5	2,5 Prozent	3,7 Prozent
5 bis 25	14,9 Prozent	3,2 Prozent
25 bis 50	16,5 Prozent	6,9 Prozent
50 bis 100	28,9 Prozent	19,8 Prozent
100 oder mehr	37,2 Prozent	66,4 Prozent

47. Was versteht die Bundesregierung bei Bussen mit klimafreundlichen Antrieben unter der Kategorie „Hybrid“ (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 35 der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Förderprogramme für die Umstellung von Lkws und Bussen auf klimafreundliche Antriebe“ auf Bundestagsdrucksache 20/9976)?

48. Inwiefern haben die Busse der Kategorie „Hybrid“ einen klimafreundlichen Antrieb?

Die Fragen 47 und 48 werden gemeinsam beantwortet.

Unter Hybrid-Bussen werden Fahrzeuge der Kraftfahrt-Bundesamt-(KBA-)Kraftstoff-Codes 8, 10, 22 und 24 gezählt. Sie besitzen zwei Motoren, wovon einer ein Elektromotor ist. Die Batterie eines Hybrid-Busses kann nicht extern aufgeladen werden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 35 der

Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU auf Bundestagsdrucksache 20/9976 verwiesen.

49. Handelt es sich bei diesen Bussen nach Ansicht der Bundesregierung um einen Verbrennerantrieb, und wenn ja, inwiefern führen Busse der Kategorie „Hybrid“ zu einer Reduzierung von CO_2-Emmissionen?

    Wie viele BEV- und FC-Busse (BEV = battery electric vehicle, FC = fuel cell) wurden in den Halbjahren der Jahre 2021, 2022 und 2023 jeweils neu zugelassen, und wenn keine zugelassen werden, warum nicht?

Infolge der Teil-Elektrifizierung des Antriebsstrangs können Hybrid-Busse CO_2-Emissionen durch Kraftstoffersparnis verringern, z. B. durch die Nutzung der in einer Batterie gespeicherten Bremsenergie (sogenannte Rekuperation). Infolge der Effizienzsteigerung können Hybrid-Busse durch die Kraftstoffeinsparung auch wirtschaftlich sinnvoll zu sein, weshalb auch ein Anstieg von Hybrid-Bussen in den Neuzulassungszahlen erkennbar ist. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick der Neuzulassungen von Batterie- und Brennstoffzellenbussen in den angefragten Halbjahren (laut KBA aufgeführt). Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 47 und 48 verwiesen.

	Neuzulassungen Batteriebusse	**Neuzulassungen Brennstoffzellenbusse**
2021, 1. Halbjahr	199	2
2021, 2. Halbjahr	391	30
2022, 1. Halbjahr	276	13
2022, 2. Halbjahr	355	38
2023, 1. Halbjahr	325	29
2023, 2. Halbjahr	484	37

50. Wie viele der neu zugelassenen Busse mit klimafreundlichen Antrieben im Personenverkehr wurden gefördert?

Aktuell (Stand: Mai 2024) sind laut Kraftfahrt-Bundesamt ca. 3 000 Busse mit klimafreundlichem Antrieb in Deutschland zugelassen. Über laufende und abgeschlossene Förderprogramme der Bundesregierung für klimafreundliche Antriebe im ÖPNV (BMDV, BMWK) wurden in den letzten Jahren ca. 2 300 Busse gefördert, wobei eine Gegenüberstellung der Bestands- und Förderzahlen wegen der verschiedenen zeitlichen Bezüge (u. a. Förderzeitpunkt, Inbetriebnahme) nicht sinnvoll erscheint.

51. Wie viele der geförderten Busse wurden jeweils durch eine Bundes- oder Landesförderung gefördert?

Durch den Bund wurden gemäß der Antwort zu Frage 50 rund 2 300 Busse mit alternativem Antrieb im Rahmen unterschiedlicher Förderaktivitäten gefördert. Weitere bereits bewilligte Fahrzeuge im Rahmen der Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr werden schwerpunktmäßig ab dem zweiten Halbjahr 2024 in Betrieb genommen werden. Über Fahrzeuge, die im Rahmen von Landesförderprogrammen gefördert wurden, kann die Bundesregierung keine Angaben machen. Dies ist bei den zuständigen Stellen der Länder zu erfragen.

52. Wie hoch ist die Anzahl der Förderzusagen und Förderabsagen für Unternehmen im Rahmen der aktuellen dritten Förderrunde der Richtlinie zur Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr?

Im dritten Aufruf zur Beschaffung von Fahrzeugen und Infrastruktur innerhalb der Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr wurden Skizzen von 235 Unternehmen eingereicht. Bisher erhielten davon 13 Busunternehmen und Landkreise eine Förderzusage.

54. Wie hoch sind die Verpflichtungsermächtigungen für das Förderprogramm im laufenden Jahr 2024?

Die Verpflichtungsermächtigungen im Kapitel 6092 Titel 893 09 („Förderung des Ankaufs von Bussen mit alternativen Antrieben“) sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

HH-Jahr	2025	2026	2027	2028
Verpflichtungsermächtigungen in Tsd. Euro	40 101	28 206	2 620	74 600

55. Wie hoch wird die Förderung für klimafreundliche Busse im Jahr 2024 voraussichtlich sein, und welche Arten der Förderung sind dafür vorgesehen?

Im Kapitel 6092 Titel 893 09 stehen im Haushaltsjahr 2024 Mittel in Höhe von 459,6 Mio. Euro für die Ausfinanzierung bewilligter Vorhaben zum Ankauf von Bussen mit alternativen Antrieben zur Verfügung.

57. Wie plant die Bundesregierung, mit den im Geschäftsbereich des BMDV geplanten Maßnahmen aus dem Sondervermögen „Klima- und Transformationsfonds“ (vgl. bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/Klimaschutz-im-Verkehr/sondervermoegen-klima-und-transformationsfonds-ktf.html) nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 15. November 2023 umzugehen (bitte für die einzelnen Maßnahmen getrennt und detailliert darstellen)?

Aufgrund des Urteils des Bundesverfassungsgerichts vom 15. November 2023 und der daraus resultierenden Haushaltskonsolidierung ist seitens des BMDV eine Priorisierung der ursprünglich geplanten Fördermaßnahmen notwendig. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 2 bis 6 sowie 29 und 30, 35 und 42 sowie 61 verwiesen. Gleichzeitig werden laufende Maßnahmen und eingegangene Rechtsverpflichtungen ausfinanziert sowie die ausstehende Bewilligung des Innovations- und Technologiezentrums Wasserstoff (ITZ-H2) finanziert.

58. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus möglichen Strafzahlungen der Bundesrepublik Deutschland an die Europäische Union, wenn aufgrund fehlender Förderungen klimaneutraler Busse geltende und verbindliche EU-Vorgaben zur Umstellung der Busflotten auf alternative oder emissionsfreie Antriebe nicht erfüllt werden?

Aus der Clean Vehicles Directive (CVD-Richtlinie, Richtlinie (EU) 2019/1161), die in Deutschland durch das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz

umgesetzt wird, ergeben sich auch Anforderungen (Mindestziele) zur Beschaffung von sauberen und emissionsfreien Stadtbussen und Verkehrsdienstleistungen mit Bussen. Diese betragen 45 Prozent aller Beschaffungen im ersten Referenzzeitraum bis Ende 2025, im zweiten Referenzzeitraum (2026 bis 2030) 65 Prozent. Die Hälfte dieser Mindestziele ist durch lokal emissionsfreie Stadtbusse zu erfüllen. Bund und Länder sind in ihrem Zuständigkeitsbereich zur Sicherstellung der Quoteneinhaltung durch die öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber verpflichtet. Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz bzw. die CVD-Richtlinie sehen keine unmittelbaren Strafzahlungen für den Fall der Nichterfüllung von Quoten vor. Das BMDV wertet im Rahmen des Richtlinien-Monitorings die EU-Vergabebekanntmachungen über Fahrzeugbeschaffungen bundesweit aus und berichtet nach Ablauf des ersten Referenzzeitraumes der EU-KOM über die erreichte Beschaffungsquote.

Insbesondere wird die Umstellung der Busflotten durch die Fortschreibung der Verordnung (EU) 2019/1242 zur Festlegung von CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge (SNFZ) vorgeschrieben, die seit dem 1. Juli 2024 gilt. Sie verpflichtet Fahrzeughersteller zur durchschnittlichen Reduzierung des CO_2-Ausstoßes ihrer in der EU neu zugelassenen SNFZ-Fahrzeugflotten; der Anwendungsbereich der Verordnung ist u. a. um Busse erweitert worden. Für neue Stadtbusse gilt somit ab 2030 ein 90 Prozent-Reduktionsziel; ab 2035 können nur noch komplett emissionsfreie Stadtbusse mit einer 100-prozentigen Minderung der CO_2-Emissionen zugelassen werden. Für Überlandbusse gelten die Anforderungen für schwere Nutzfahrzeuge dieser Verordnung.

59. Aus welchen Mitteln hat die Bundesregierung das Förderprogramm zur Eigenerzeugung und Nutzung von Solarstrom für Elektrofahrzeuge an Wohngebäuden finanziert?

Für das Förderprogramm wurden aufgrund der Zuwendungszusagen insgesamt Haushaltsmittel (Verpflichtungsermächtigungen) in Höhe von rund 300 Mio. Euro im Haushalt 2023 mit Fälligkeit in den Jahren 2024 bis 2026 im Kapitel 6092 Titel 893 02 („Zuschüsse zur Errichtung von Tank- und Ladeinfrastruktur“) gebunden.

60. Wurden für dieses Förderprogramm Mittel aus der Förderung von Bussen bzw. Lkws mit klimafreundlichen Antrieben umgeschichtet?

Für das Förderprogramm „Solarstrom für Elektrofahrzeuge“ wurde keine Umschichtung von Haushaltsmitteln vorgenommen.

61. Plant die Bundesregierung, dieses Förderprogramm zur Eigenerzeugung und Nutzung von Solarstrom für Elektrofahrzeuge an Wohngebäuden fortzusetzen und den zweiten Förderaufruf im Umfang von 200 Mio. Euro auf den Weg zu bringen?

Für das Förderprogramm „Solarstrom für Elektrofahrzeuge“ stehen aufgrund neuer Schwerpunktsetzungen im Haushalt für die Zukunft keine weiteren Fördermittel zur Verfügung. Die Mittelausstattung wurde auf Grundlage der geltenden Finanzplanung und der verfügbaren Mittel festgelegt. Im Rahmen der Programmumsetzung wurde kontinuierlich darauf hingewiesen, dass das Fördervolumen nicht festgesetzt ist, sondern in Abhängigkeit verfügbarer Haushaltsmittel steht.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0722-8333